rok 9
nr 2
luty 1939
Myśl Akademicka
Cieszyn, Gdańsk, Kraków, Lwów, Łódź, Poznań, Warszawa, Wilno

Z problemów komunikacyjnych w Polsce

Dużo się robi w Polsce dla propagandy morza, dużo więcej jednakże możnaby zrobić w tym kierunku propagując drogi wodne w Polsce. Uregulowane bowiem koryto Wisły to realna propaganda we wszystkich zapadłych zakątkach Polski na rzecz morza.

Oczywiście stosunkowo dużo się pisze o drogach wodnych w Polsce, jednakże nikt ich nie chce budować ani też istniejących ulepszać.

Stan dróg wodnych w Polsce — kraju, który posiada wyjątkowo bogatą sieć dróg wodnych — przy ich obecnym stanie technicznym, jest poniżej krytyki. Polska posiada 5900 km dróg żeglownych i ok. 9000 km dróg spławnych, jednakże w rzeczywistości dróg żeglownych jest nie więcej jak 2500 km, z których do klasy I—III tj. dla statków 200-tonowych i wyżej można zaliczyć nie więcej jak 1400 km. Na tych drogach odbywa się 90% przewozów wodnych. Należy jeszcze przyjąć pod uwagę, że te drogi nie stanowią jednej sieci — jednej całości. Warta i Prypeć faktycznie nie mają połączenia z resztą sieci, a jedyny współcześnie urządzony kanał, Kanał Bydgoski nie obsługuje potrzeb Polski, będąc przeznaczony głównie do tranzytu z Prus Wschodnich do Niemiec. Dla porównania podamy, że Niemcy — sąsiad Polski na którym się ona często wzoruje — posiadają prawie 13000 km dróg wodnych, z czego 10 600 km dróg naturalnych, 2400 km sztucznych, z tej liczby 8200 km może być zaliczone do dróg I i II klasy. Znaczy to, że właściwa sieć dróg jest 10-krotnie większa od polskiej.

Dobry ten stan dróg jest wynikiem nie tyle warunków naturalnych — ile pracy i sum włożonych w regulację rzek i budowę kanałów.

Polska w ciągu 12 lat — 1924—1935 wydała na drogi wodne 190 miln. zł — średnio po 15,9 miln. zł. Rzesza Niemiecka wydaje rocznie 200 miln. zł. W 1936/7 roku wg. preliminarza budżetowego przeznaczono w Polsce na drogi wodne — 2,3 miln. zł, przy czym należy dodać, że suma ta z każdym rokiem maleje. Charakterystycznym jest, że Polska pokrywając połowę wydatków W. M. Gdańska na drogi wodne, uczestniczyła w tych wydatkach w 1936/ r. w wysokości 1,4 miln. zł. z czego widać, że Polska na swoje drogi wydawała mniej niż W. M. Gdańsk na swoje. Ten stan rzeczy nie pozostał bez wpływu na żeglugę — i tak, kiedy w 1875 roku żegluga na Dolnej Wiśle (bierzemy odcinki najlepsze i najważniejsze) wynosiła 1.175 tys. ton, na Odrze, koło Szczecina 514 tys. ton, a na Łabie dolnej 600 tys. ton, to w 1935 r. żegluga na dolnej Wiśle wynosi już tylko 569 tys. ton, gdy tymczasem na Odrze i Łabie wzrosła i jest od niej 10 do 20 razy wyższa.

Wisła jest główną magistralą wodną Polski, tak jak drugą ważną magistralą pozostanie droga o kierunku Wschód - Zachód przez Prypeć, kanał Królewski, Bug, Wisłę, Noteć. Ten naturalny krzyż wodny wraz z dopływami, pokrywa prawie całą Polskę. Posiada dogodne warunki połączenia z innymi dorzeczami, pozwalającymi na stworzenie (wykończone sieci) całości dróg wodnych. Część tych połączeń — kanał Królewski, kanał Ogińskiego, kanał Augustowski, kanał Bydgoski — istnieje; wymaga tylko ulepszenia — inne muszą być wykonane.

Studiując sieć dróg wodnych w Polsce jako logiczną całość, widzimy, że nosi ona na sobie dotychczas cechy wpływów obcych, co być może najbardziej jaskrawo występuje w zachodniej części Polski, gdzie Warta (wobec istnienia w swoim czasie granicy niemiecko-rosyjskiej) jest odcięta od dróg wodnych dorzecza Wisły i Noteci, pomimo stosunkowo łatwego połączenia (przez jezioro Gopło). Kanał mający skorygować ten stan, Warta-Gopło jest obecnie w początkowym stadium realizacji. Ma on odciągnąć w pierwszym rzędzie wywóz zboża z Polski do Szczecina a skierowanie Wisłą do portów polskich. Jak widzimy ma on na celu poparcie 2 portów polskiego obszaru celnego Gdyni i Gdańska. Również kierunek uwzględnia projektowane połączenie Górnego Śląska z morzem przez Czarną Przemszę, Wartę i wspomniany kanał przez Gopło do Wisły. Droga ta może mieć pierwszorzędne znaczenie dla transportu węgla, żelaza, z Górnego Śląska do portów morskich, oraz dla transportu zbóż i artykułów rolnych z południowo-zachodniej Polski, dzisiaj korzystających głównie z kombinowanej kolejowo - wodnej drogi z wylotem na Szczecin.

Kierunek ten jest podstawą ekspansji ekonomicznej Polski i wynika z geopolitycznego położenia kraju. W tym kierunku idzie obecnie większość handlu zagranicznego Polski — z czego dodajmy — na transport kolejowy przypada przeciętnie przeszło 97%, a na żeglugę rzeczną ok. 2,5%. (Udział transp. wodn. w ogóln. transp. Polski 1%). Ta dysproporcja przewozów drogą wodną, przy transporcie towarów masowych (a te głównie są w tym kierunku transportowane) kilka do kilkadziesiąt razy tańsza od kolejowej, wywołuje krytykę opinii publicznej i zmusza rząd do zajęcia się tym działem transportu.

W Niemczech na 12 700 km dróg wodnych roczny transport na nich wynosi ponad 100 miln. ton, we Francji na 12 tys. km dróg wodnych dochodzi do 70 miln. ton rocznie, w Polsce natomiast na prawie 6 000 km dróg wodnych roczny transport na tych drogach osięga niespełna 3,4 miln. ton.

Oczywiście ten stan rzeczy mimo rozpoczęcia niektórych prac nie prędko ulegnie zmianie. Uregulowanie całego systemu dróg wodnych w Polsce i jego rozbudowa wymaga kapitału przewyższającego przynajmniej jak chwilowo zdolności gospodarcze kraju. Uregulowanie samej Wisły i udostępnienie jej dla tonażu 200—300 tonowych statków kosztowałoby ca 600 miln. zł.

To też niezmiernie ważnym momentem jest zmobilizowanie opinii społecznej — wytworzenie wśród niej zrozumienia dla tych zasadniczych inwestycyj i pobudzenie do ofiarności w tym kierunku.

Stworzenie tej atmosfery jest niezwykle konieczne — musi ono ułatwić realizację tych inwestycyj po koleniu obecnie wchodzącemu w życie. Wśród niego bowiem sprawy te posiadają najwyższy stopień popularności.

Młodzi inżynierowie, ekonomiści i handlowcy rozumieją, że dopóki nie ureguluje się Wisły — będącej główną osią i kręgosłupem dla szeregu kanałów łączących sieci żeglugi — dopóty inne prace — jak budowa zbiorników w dorzeczu Wisły, jak dalej przygotowywana przebudowa kanału królewskiego i budowa kanału kamiennego, jak nie mniej budowa kanału Gopło—Warta, nie osiągną w zupełności zamierzonego celu, a poważne sumy wydane na te inwestycje nie dadzą pełnego gospodarczego rezultatu.

Natomiast przeprowadzenie w możliwie krótkim okresie czasu regulacji Wisły wraz z kanalizacją na przestrzeni od Krakowa do Katowic stworzy potężną drogę wodną, około 1000 km długą, przeznaczoną dla wielkich transportów statkami 600—1000 tonowymi, do której nawiązywać się już tylko będą projektowane kanały żeglugi, a między nimi również kanał San-Dniestr —Prut, stwarzający wraz z Wisłą i Dunajem wielką światową arterię wodną Bałtyk — morze Czarne, której idea jest w Polsce bardzo popularna, a która stanowiłaby najkrótsze i najdogodniejsze połączenie tych dwu mórz, do czego dążą usilnie na innej trasie tak Niemcy jak i Czesi.

A. Z.

Józef Łazinka

Granice Poznańskiego w rozwoju dziejowym

Granice południowo - zachodnia i północno - zachodnia — jako granice państwa polskiego były już od wieków ustalone. Jednak i one uległy zmianom na niekorzyść Wielkopolski a raczej całej Polski. Mało znaną jest ogółowi geneza granicy między Poznańskim a Pomorzem i Królestwem Kongresowym. Kto pierwszy postanowił, że Bydgoszcz była miastem Poznańskiego, że np. Prosna była przeszło sto lat granicą dwu państw — a do niedawna dwu województw? Przecież ustalenie granic nie jest rzeczą przypadku — powinno się brać pod uwagę tożsamość warunków gospodarczych — etnicznych — a zwłaszcza typograficznych.

Wiemy — iż Bolesław Chrobry po zwycięstwie nad cesarstwem niem. otrzymał w 1018 r. Miśnię i Łużyce. Jakie tu można spostrzec wspólności wyżej wspomniane z Wielkopolską? Pomijając tu względy językowe i inne czynniki partykularyzmu lokalnego — wówczas u Słowian zachodnich rozwiniętego — należy przyjąć, że ziemie te nie stanowiły dalszego ciągu Wielkopolski na zachodzie — ale jednostkę samodzielną, gospodarczo związaną raczej ze Śląskiem — po włączeniu ich do Polski.

Wówczas — jak i przez dwieście z górą lat — Wielkopolska sięgała Odry w jej środkowym biegu — choć granice Wielkopolski a Śląska biegła ok. 20 klm. na północ Odry. Jedynie między Krosnem a Kostrzyniem — tam gdzie Warta wpada do Odry granica Wielkopolski i państwa przekracza Odrę, włączając m. Lubasz z powiatem do Polski. Również i granica północno-zachodnia biegła za Krzywoustego ok. 70 km. dalej na zachód niż dzisiaj. Należały do Polski ziemie obecnej Nowej Marchii, a więc daleko poza dolnym biegiem Warty i Noteci, a więc ziemie topograficznie raczej pomorskie. Jest to zasługą naszych dzielnych Bolesławów — którzy w walkach z Pomorzanami przerzucili granicę państwa daleko poza dolną Wartę i Noteć. Ziemie te i ziemia Luburska nie były etno-geograficzną częścią Poznańskiego — kierunek ich interesów gospodarczych był odmienny od Wielkopolski. Po śmierci Bolesława Krzywoustego książęta dzielnicowi mało dbają o peryferie państwa — te stają się terenem wpływów i kolonizacji niemieckiej — aż wreszcie Fryderyk Barbarossa zabrał w 1251 księstwo duch. Lubuskie i ziemie nad dolną Wartą i Notecią leżące. Mimo, że państwowość niemiecka zachodnim granicom do 18 w. nie zagraża, jednak penetracja żywiołu niemieckiego na powiaty nadgraniczne, rozpoczęte po najazdach tatarskich trwa całe wieki. Spowodwać to miało nowy układ granicy zachodniej Poznańskiego w okresie zaborów.

Jeżeli porównamy odcinek granicy półn.-zach. dziś. Piły do tego z okresu Rzeczypospolitej, wtedy również zauważymy wielkie zmiany na naszą niekorzyść. Ziemie wałecka i złotowska stanowiły wielki kąt wrzynający się w terytorium Pomorza, nad którego szczytem leżał pięknie położony zamek Drahim z okolicy, odcięty od granic państwa, będący jednak naszym terytorium. Piękne to pojezierze utraciliśmy w 1657 — oddając je elektorowi brand. za pomoc w wojnie ze Szwedami.

Ziemie: wałecka i złotowska dzięki wiekowym więzom z Poznaniem, stały się częścią gospodarczą i kulturalną Poznańskiego.

Granicę północną Wielkopolski właściwej tak bardzo na północ wysuniętą spowodowali pierwsi Krzyżacy, którzy za Łokietka zagarnęli Pomorze Gdańskie, a dzięki interwencji Kazimierza Wielkiego odstąpili niektóre ziemie Kujawom i Wielkopolsce, aż po Chojnice. Mimo, że potem Kazimierz Jagiellończyk odebrał Pomorze Krzyżakom granica północna województw poznańskiego i kaliskiego — stanowiących właściwą Wielkopolskę — pozostała do 1772 bez zmiany.

O granicy wschodniej Poznańskiego w układzie z 19 w. żadnych poczynań w wiekach poprzednich nie widać. Prosna stała się bolesną granicą między Poznańskiem a Królestwem dopiero w 1815 r. Ani granica północna ani wschodnie nie miały pierwowzoru w okresie rozbiorów.

Napoleon, który Prusy uważał za największego wroga, zadawszy w 1806 Prusom klęskę pod Jeną, chcąc nie chcąc zabiera im ziemie II i III zaboru i tworzy z nich ks. warszawskie (traktat w Tylży). — Przywraca więc granicę połud.-zachodnią w całości, jednak ziemi wałeckiej, złotowskiej i pasa północnej dawn. Wielkopolski do księstwa nie włącza. Wreszcie rok 1815 przynosi dalsze zmiany.

Na kongresie w Wiedniu postanowiono podzielić księstwo warszawskie — jako zbyt silny organizm polski — tworząc z zachodniej — mniejszej części **Księstwo Poznańskie,** zaś z reszty Królestwo Kongresowe. Pierwsze poddane królowi pruskiemu, zaś drugie — rosyjskiemu.

Od 1815 r. spotykamy się z pojęciem „Poznańskiego". Granica połud.-zachod. i północno-zach. była ta sama co i za czasów Księstwa Warszawskiego — nadto włączono do Księstwa Pozn. ziemię chełmińską z Toruniem, Chełmnem i Lubawą, ziemie raczej pomorskie niż wielkopolskie.

Ponieważ jednak Poznańskie otrzymać miało szereg wyjątkowych praw narodowościowych i gospodarczych — rząd pruski oderwał od księstwa całą Chełmszczyznę z Toruniem i przyłączył ją wprost pod zarząd rejencji w Malborgu. Nie przyłączono do księstwa powiatów wałeckiego i złotowskiego — mimo postanowień traktatowych; przyłączono zaledwie 50 wsi z pow. wałeckiego, zaś z złotowskiego 8 wsi. Zaś z powiatu bydgoskiego odłączono 31 wsi i włączono je do Prus Zachodn.

Granicę między Prusami a Rosją — a więc ów mur między Poznaniem a Warszawą ustalono ostatecznie w końcu 1817 r. Mimo, że powiat pyzdrski należał prawie cały do Prus — stolice jego — pozostały w Rosji. Również i Słupca została przy Rosji. Po ostatecznym uregulowaniu granic podzielono księstwo na dwie rejencje, a te na 26 powiatów, których liczba znacznie wzrosła.

Ten stan rzeczy przetrwał do czasu wielkiej wojny. Okres ciężkiej niewoli sprawił, że broń powstańców wielkop. nie całe księstwo Pozn. włączyła do Polski. Nie wróciły po wojnie ziemie międzyrzecka, wschowska, m. Piła oraz szereg gmin pogranicza, jako że były więcej zgermanizowane od innych. Jedynie w pow. kępińskim zyskaliśmy kilka wsi z teryt. Śląska. Ten stan rzeczy utrzymał się do 1938 r. kiedy to zmieniono granice województwa poznańskiego.

Słusznie, gdyż mało kto zdawał sobie sprawę, że ten stan rzeczy powstał skutkiem zaborów — że ziemie na północ Noteci ciążą do Pomorza, zaś ziemie po obu stronach Warty — a więc i Kalisz — ciążą do Poznania.

Handel w ks. Poznańskim przed stu laty

Na mocy traktatu wiedeńskiego z 1815 r. zostało Księstwo Poznańskie od Królestwa Kongresowego odłączone, a poddane zarządowi Prus. Traktat ten zagwarantował jednak, że Polska etnograficzna — z przed rozbiorów — stanowi jedność gospodarczą, że granice państw zaborczych nie będą dla ziem polskich przeszkodą wolnej wymiany handlowej.

Nie było więc z początkiem granicy celnej między Poznaniem a Warszawą — była za to takowa między Poznaniem a Berlinem. Ta zawikłana sytuacja — miała jednak utrzymać się tylko kilka lat; a szkoda dla nas — gdyż wyjątkowe to położenie było bardzo dogodne dla rozwoju wielkiego handlu między Rosją a zachodem.

Poznańskie było krajem rolniczym — tak, jak i reszta Polski. — Skierowało się więc raczej ku zachodowi, mogąc tam sprzedać nadmiar zboża. Miała więc skorzystać na tym wieś — gdyż liczne miasta miały utracić rynki zbytu na wschodzie. Dobra koniunktura handlowa miała jednak wnet się skończyć. W 1817 r. zabronił rząd rosyjski wwozu i tranzytu wyrobów tkackich — wówczas na wschodzie poszukiwanych i skórzanych z Poznańskiego do Rosji i Królestwa Polskiego. W listopadzie 1822 wprowadza Rosja wielkie ograniczenie przywozowe, rozpoczynając tym samym długoletnią wojnę celną z Prusami. Prusy nałożyły wielkie cło na bydło i zboże — nawet na towary tranzytowe nałożono haracz 12% wartości tego towaru. Gdańsk, Królewiec i in. porty nagle utraciły klientów. Podobne ograniczenie celne zastosowały wówczas Anglia i Francja.

Prusy nie miały dokąd wywozić swych towarów. Szefla pszenicy w 1825 r. kosztowała w Berlinie tylko 25 gr 8 fen. — w Poznaniu zaledwie 18 gr. Ten stan długo trwać nie mógł. Doszło więc w 1825 r. do złagodzenia wojny celnej i wprowadzenie łagodniejszych przepisów, które były 32 lata w mocy. Naturalnie Prusy wyszły z tej wojny zwycięsko. 14. V. 1835. zostaje wydane w Rosji nowa ustawa podcinająca zupełnie komunikację wodną i drogową — wprowadzająca znaczne daniny od towarów i jednostek przewozowych.

Ciężki okres gospodarczy Prus przeżyło jeszcze ciężej Księstwo Poznańskie. Brak kredytu, niedostateczny obieg pieniężny dokonały reszty. Handel cały polegał głównie na jarmarkach — oraz oszustwie żydowskim. Dopiero w 1839 powstaje pierwszy bank niem. w Poznaniu, zaś w 1841 w Bydgoszczy — mają jednak na oku głównie pomoc ziemianom.

Inicjatywa oszczędności — ten fundament kupiectwa była w Poznańskim niepopularna. 1827 powstaje w Poznaniu Kasa Oszczędności — która przyjmowała wkłady od 15 gr do 50 talarów. Jednak celu nie osiągnięto — gdyż na 190 oszczędzających tylko 9 było robotników, tak że w 1834 zostaje kasa zamknięta a dopiero w 1838 — zmieniwszy statut (dopuszczając wszystkich) na nowo otwarta. W końcu 1839 r. suma wkładów wynosiła 13 tys. talarów — zaś w 1842 już 50 tys. — oprocentowanie — 3½%.

O handlu w Wielkopolsce przed wiekiem można ogólnie powiedzieć, że stał na b. niskim poziomie, że był w 70% opanowany przez Żydów, że opierał się głównie na eksporcie produktów wiejskich. Herzog tak opisuje ówczesne stosunki — podział prac: Polak jest rolnikiem, producentem surowców, niemiec rzemieślnikiem i fabrykantem tychże, Żyd zaś ich handlarzem i rozdzielcą. Handel zaś hurtowy był prawie wyłącznie w ręku Żydów.

1845 zakładają kupcy zbożowi pierwszą w Poznańskim giełdę zbożową — zaś w 1851 otwarto Izbę Handlową w Poznaniu. Handel lokalny grupował się wokoło licznych jarmarków w małych miastach — a w większych transakcjach bydłem i końmi — na dorocznych jarmarkach w Poznaniu (św. Jana) i Gnieźnie (św. Wojciecha). Południe ciążyło do rynku wrocławskiego — gdzie od połowy 19 w. była giełda na wełnę, O rozmiarach owych dorocznych jarmarków niech świadczą cyfry. Na jarmark św. Wojciecha do Gniezna spędzono w 1824 550 szt. bydła — 200 świń i 2150 koni. Już w 1837 r. spęd koni wyniósł 5000 — w 1840 — 6.222 sztuk koni. Konie spędzano z Królestwa a nawet z Rosji — a nabywali je kupcy niemieccy, belgijscy i francuscy. Za konia wierzchowego płacono ok. 500 tal. — słabszego konia roboczego można było kupić za 50 tal. Powiat bydgoski słynął z eksportu dobrych gęsi na zachód — zaś rawicki w 1842 r. wyprodukował 70—80 tys. kop jaj. Jarmarki stały się jednak okazją do pijaństwa, nieróbstwa i szeregu nadużyć — stąd przyszło, iż Sejm Prow. w 1830 postanowił ograniczyć ilość jarmarków do czterech w każdym mieście.

Ważną rolę w ówczesnych stosunkach komunik. odgrywały rzeki. W 1839 r. samą Wartą odwieziono 13 tys. cent. pszenicy, tyleż żyta, kilka tys. centn. owsa, jęczmienia i nasion oleistych. Ruch statków na Warcie był największy wiosną i jesienią ok. 130 w miesiącu. Ruch łodzi na Wiśle, Brdzie i Noteci — dzięki kanałowi był większy i równomierny w 1828 r. Kanałem tym odwieziono 207 tys. szyfli pszenicy, 138 tys. żyta itd. Duży procent zboża eksportowanego zagranicę był już w stanie zemlonym.

Tak oto handel w ówczesnej Wielkopolsce oparty był wyłącznie na produkcji i potrzebie rolnictwa.

Mieczysław Nowak

Parnasowy Piołun

Nie wiem dokładnie, czy sztuka w państwach totalnych rozwija się pomyślnie na rozkaz ich wodzów, zakrótki bowiem upłynął czas, aby w państwach tych móc zaobserwować wątpliwy zresztą wpływ działania rozkazu na ideowe przetworzenie sztuki. Nie oto zresztą chodzi — stwierdzić jednak należy, że poczyniono tam takie kroki (poza wyeliminowaniem wpływu czynników nie aryjskich) aby sztuka, we wszystkich swoich dziedzinach, miała możność rozwoju.

U nas od lat całych dookoła spraw, związanych ze sztuką, słyszy się jedno tylko jęczenie, którego nie zagłuszą nawet różne subwencje rządowe, udzielane artystom czy to z Funduszu Kultury Narodowej czy z innego Wydziału Sztuki Ministerstwa Oświaty — ani wreszcie nieliczne nagrody niektórych ciał samorządowych względnie Polskiej Akademii Literatury.

Coś u podstaw chroma — nijak wyjść z błędnego koła, na którego obwodzie jeno co najznakomitsze (nieraz szczęśliwsze tylko losem) jednostki wiodą jako taką wegetację. Tymczasem w jego (koła błędnego) ośrodku tłoczy się w beznadziejnej sytuacji masa tych artystów, która wraz z swoimi tworami w gruncie rzeczy stoi poza nawiasem społeczeństwa naszego.

Na przestrzeni ostatnich dwu lat jako współpracownik Myśli Akademickiej miałem okazję (przy wywiadach) odwiedzić najróżniejsze pracownie artystów plastyków poznańskich, zapoznać się bliżej z ich warunkami pracy jak i sposobu życia. Dużo pozostało z tego materiału sprawozdawczego z którego w dalszym ciągu snuć wypada niektóre wnioski.

Zaiste smutnie wyglądać musi ta nasza kultura społeczna od której przecież bezpośrednio zależy sztuka i jej rozrost — zaiste łatwo sobie wyobrazić, jak wyglądać muszą mieszkania prywatne naszego high-life'u, nie wspominając już o mieszkaniach spauperyzowanej w czasach obecnych szerokiej warstwie tzw. inteligencji, która również należeć powinna do konsumentów tworów kulturalnych (w zakresie sztuk plastycznych).

Coś w rodzaju: pokażcie mi wasze pracownie, jak i co robicie, a powiem wam, jakie jest społeczeństwo. No tak — we wszystkich prawieże pracowniach artyści tworzą pod naciskiem chwilowej uczuciowej emocji i rzadko się zdarza, aby ktoś z nich mógł iść drogą, któraby była wyrazem istotnej potrzeby wypowiedzenia się plastycznego. Bo na to przecież potrzebne są pewne zasoby finansowe, uwalniające artystę od ciągłej gonitwy za niezbędnymi środkami do życia.

Jeśli mimo to pracują i (co ważniejsze) zdobywają niezliczoną ilość nagród konkursowych, to jest to wynikiem wiary w szczytną ich misję, którą spełniają. Tak się u nas dziwnie ułożyły stosunki, że artyści właśnie z tych nagród żyją — bo przecież nikt tych nagrodzonych prac nie kupuje. Pozostają nietknięte formy odlewnicze (u rzeźbiarzy), nie znajdzie się żaden amator na dobry obraz — a konsekwencją tego stanu rzeczy: zawiedzione nadzieje i żal.

O rezygnacji nie ma mowy — są młodzi — jeszcze w szkole będąc, wszczepiono im zdanie, że „dobre rzeczy tworzyć można nawet pod schodami (dosłownie przeze mnie usłyszane zdanie podczas jednego z wywiadów), za młodu przyzwyczaili się pracować w warunkach zgoła niesamowitych, dlatego też dzisiaj, po opuszczeniu murów szkolnych, skromny pokoiczek mansardowy wydaje im się być szczytem marzeń.

Dawniejsza, romantyczna cyganeria przerodziła się dosłownie w udrękę — niepotrzebni ludzie — a przecież to ich właśnie twory mózgów, rąk czy oczu są wykładnikiem kultury duchowej państwa, to przecież oni (artyści) właśnie w swej masie tworzą predyspozycję do tego, że z ich tłumu rychlej czy później zrodzi się wielka jakaś jednostka.

Nad zagadnieniem uzdrowienia poruszonych przeze mnie stosunków (uwzględniając wszystkie dziedziny sztuki) muszą popracować czynniki kompetentne (państwo). Wiem dobrze, że słowa moje do sprawy samej nic nowego nie wnoszą, wobec jednak dokładnego poznania katastrofalnego położenia małego odcinka kulturalnego pragnę tylko „doczepić“ dalsze ogniwo w łańcuchu skarg i jeremiad, wygłaszanych na ten temat po najróżniejszych czasopismach.

Istota rzeczy pozostaje ta sama — mianowicie idzie o **upowszechnienie warotści kulturalnych masom** bo wtedy automatycznie polepszą się stosunki u tych ludzi, którymi tak często społeczeństwo szczyci się, a którym nijak nie chce, czy też nie może pomóc.

Półśrodki zaradcze, jakimi są subwencje czy też nagrody nic nie pomogą, tu idzie — jak słusznie pisze Stanisław Piasecki **„o doprowadzenie choćby rewolucyjnymi środkami do olbrzymiego zwielokrotnienia liczby odbiorców wartości kulturalnych.**

Społeczeństwo same tego z różnych powodów nie dokonało i chwilowo nie dokona (nie miejsce tu, aby wykazać przyczyny) i dlatego też w tej sprawie ingerować powinno państwo. Jeśli bowiem (jak dalej pisze St. Piasecki):

> „przyswojenie wartości kulturalnych uważa się za niezbędne dla człowieka, który chce być pełnym człowiekiem, to nie tylko prawem, ale i obowiązkiem państwa jest postarać się o to, aby ten szczytny, ale wiszący w powietrzu postulat pięknoduchów przestał być fikcją, ale stał się realną możliwością, dostępną każdemu."

I dlatego też projekt jego o **bonach kulturalnych***) (oryginalny i dotychczas jedyny) wydaje mnie się być słusznym i koniecznym. Kto choć trochę zapoznał się z krzywdą, dziejącą się obecnie przedstawicielom sztuki, z katastrofą, grożącą Państwu z racji zapowiadającej się Beocji, ten niewątpliwie zrozumie, że cel uświęca środki, że **przymus** przeznaczania 2% z ogólnego dochodu ludzi pracujących na kupno wartości kulturalnych zaradzić może wyżej poruszonym niedomaganiom.

*) Patrz artykuł St. Piaseckiego w „Prosto z Mostu" nr 3, rok 1939.

Maturzyści roku 1939 — a służba wojskowa

Przed młodzieżą drugich klas licealnych szkół średnich wyłoni się w niedługim czasie zagadnienie odbycia skróconej służby wojskowej. Młodzież ta, po stwierdzeniu przez komisję poborową jej zdolności do służby wojskowej — otrzyma przydziały do odpowiednich rodzajów broni.

Dzisiejsza młodzież szkolna bardzo często przejawia chęć odbywania służby wojskowej w różnych rodzajach wojsk technicznych. Tłumaczy sobie, że są to bronie przyszłości, że łatwo się w nich wybić, posiąść umiejętności specjalne itp. W interesie jednak samej młodzieży warto przestrzec przed podobnym upraszczaniem tego ważnego zagadnienia, nie można bowiem iść za popędem „mody" w wyborze danej broni, lub służby, nie sprawdziwszy uprzednio swych umiejętności, zasobów wiedzy fachowej oraz właściwości charakteru. Trzeba tu raczej podporządkować się komisjom poborowym, które kierują się w tej mierze szczegółowymi wytycznymi i zgodnie z właściwościami fizycznymi kandydatów oraz ich przygotowaniem osobistym — przydzielają młodzież do odpowiednich broni.

Przy rozwiązaniu powyższego zagadnienia zbyt często zapomina się o fakcie, że najliczniejszą, najwszechstronniejszą, a zarazem najpotężniejszą bronią w każdym wojsku jest piechota, która jest wyrazem tężyzny i wartości narodu, oraz rozstrzygającym czynnikiem zwycięstwa.

Prócz tego trzeba pamiętać, że również piechota, jak i całe wojsko stale się unowocześnia, motoryzuje i otrzymuje w odpowiedniej skali, niemal wszystkie z tych nowych środków, jakie stanowią wyposażenie broni specjalnych.

Skala zainteresowań w piechocie jest więc olbrzymia, dlatego żaden młody absolwent licealny nie powinien zniechęcać się w wypadku, jeśli miałoby się zdarzyć, że wbrew jego woli, otrzyma wcielenie do piechoty.

Przeciwnie, niech będzie z tego faktu dumny, że służy właśnie w piechocie, która nigdy nie przestanie być „królową broni".

Znajomość języków obcych a potrzeby wojska

Rozpowszechnienie znajomości języków obcych wśród uczni szkół średnich i młodzieży przedpoborowej nie stoi jeszcze na wysokości potrzeb wojska. Dla wojska jest pożądane, aby zwłaszcza ci młodzieńcy, którzy pragną się poświęcić służbie stałej, władali biegle w mowie i piśmie przynajmniej jednym z języków naszych głównych sąsiadów, a więc rosyjskim lub niemieckim, jeśli przyswojenie sobie języków pomniejszych narodów natrafia na przeszkody.

Starsze pokolenie włada biegle jednym lub kilkoma językami obcymi i państwo wykorzystuje te ich umiejętności. Ale pamiętać trzeba, że pokolenie to już odchodzi, a w niedługim czasie odejdzie z szeregów czynnego życia społecznego i że w związku z tym coraz częściej będą poszukiwani młodzi ludzie, którzy będą mogli zająć w handlu, przemyśle, urzędach i wojsku stanowiska wymagające znajomości języków obcych.

Żadna szkoła nie może dać całkowitej umiejętności biegłego władania językiem obcym, daje ona bowiem jedynie podstawy znajomości języka, które powinny być rozwinięte własną pracą ucznia. Młodzieniec zatem, pragnący poświęcić się stałej służbie wojskowej, powinien niezależnie od przerabianego programu w szkole, zaprawiać się praktycznie w opanowaniu wybranego języka obcego.

Uzupełnianie znajomości języka niemieckiego będzie o tyle łatwiejsze, że język ten jest w programach szkół średnich. Trudniej będzie z językiem rosyjskim, ponieważ nie jest on jeszcze uwzględniony w naszym szkolnictwie. Jednakże język rosyjski, jako słowiański jest dość łatwy dla Polaka i bez trudności może być opanowany przy dobrej woli, poza szkołą.

Należy również zwrócić uwagę, że młodzież szczególnie podczas ferii letnich powinna wykorzystać okazję do nauki języka obcego. Jeżeli je spędza np. w województwach wschodnich lub zachodnich, ma zawsze możność poznać w tamtych stronach osoby władające językiem rosyjskim wzgl. niemieckim, z którymi obcując, łatwo i bez dodatkowych kosztów uzyska praktyczną zaprawę w opanowaniu danego języka obcego.

Lepsza niż dotychczas znajomość języków obcych wśród młodzieży będzie znaczną ulgą zarówno dla szkół wojskowych wszystkich szczebli, jak i dla samych uczni, nie mówiąc już o tym, że młodzież znająca obce języki mogąc korzystać z obcej literatury fachowej, w ogóle łatwiej będzie sobie dawała radę w życiu.

Ceny ogłoszeń: Cała strona 300 zł, ½ strony 180 zł, ¼ strony 100 zł. W tekście 25% drożej.
Przy ogłoszeniach periodycznych odpowiedni rabat.

Za Komitet Redakcyjny:
Wydawca i miejsce wydania: Czesław Pilarczyk, Poznań. Redaktor: Mieczysław Nowak.
Redakcja i Administracja: Poznań, ul. św. Marcin 63 m. 15 — Konto P. K. O. 200 790.

Zakład i miejsce odbicia: Drukarnia Techniczna, Poznań, ul. św. Marcina 63.